

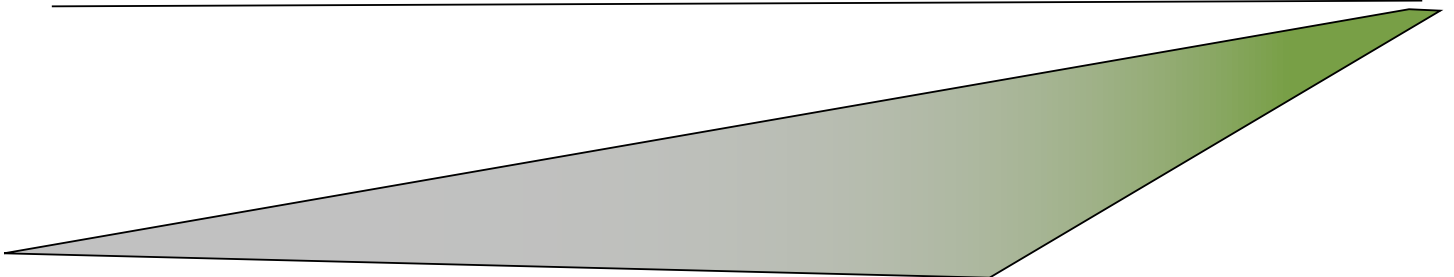


# **VATNSMYRI LIFTOFF KONKURRANSE OM VATNSMYRI I REYKJAVIK**

**EXAMENSARBETE VID FAKULTETEN FÖR LANDSKAPSPLANERING,  
TRÄDGÅRDS- OG JORDBRUKSVITENSKAP**

**LANDSKAPSARKITEKTURPROGRAMMET, SLU, ALNARP, 2008:20**

**GUNNAR VATNAR 2007**





**VATNSMYRI LIFTOFF  
KONKURRANSE OM VATNSMYRI I REYKJAVIK**

**VATNSMYRI LIFTOFF  
COMPETITION ON VATNSMYRI IN REYKJAVIK**

HOVEDOPPGAVE 30 hp  
Sveriges lantbruksuniversitet  
Landskapsarkitektur, Alnarp  
Emnet arbetsvetenskap, ekonomi och miljöpsykologi  
Av Gunnar Vatnar

Veiledere Anna Bengtsson, Jan Feste

Examinator Karl Lövrje  
Bitr examinator Tiina Sarap  
Konkurransen og bearbejdningen ble gjort våren/ sommeren 2007

## **TAKK**

Anna Bengtsson for klarsynt veiledning og driv  
Jan Feste for entusiasme og målretta råd  
Suzanne Roth samt Sverre og John Tore Vatnar for  
god hjelp på veien



# INNHold

|  |    |
|--|----|
| Takk                                   | 3  |
| Sammendrag                             | 4  |
| English summary                        | 5  |
| Introduksjon Del 1                     | 6  |
| Hvorfor                                | 7  |
| Konkurransprogrammet                   | 7  |
| Formål                                 | 8  |
| Hvordan?                               | 8  |
| Observasjoner                          | 9  |
| Mer om omgivelsene                     | 10 |
| Tanker rundt det innsamlede materialet |    |
| Flyplass eller ei                      | 13 |
| Plassen og omgivelsene                 | 13 |
| Inspirasjonsobjekter                   | 14 |
| Introduksjon Del 2                     | 19 |
| Konkurransen: Alla 3 plakatene         | 20 |
| Konkurransen: Plakat 1                 | 21 |
| Konkurransen: Plakat 2                 | 22 |
| Konkurransen: Plakat 3                 | 23 |
| Konkurransen: Beskrivende tekst        | 24 |
| Introduksjon Del 3                     | 29 |
| Beskrivelse av prosessen               | 28 |
| Refleksjoner over resultatet           | 29 |
| -Bebyggelse                            | 29 |
| -Det grønne                            | 30 |
| -Trafikk                               | 31 |
| -Kommentar om tekniske hjelpemidler    | 31 |
| Kildefortegnelse                       | 32 |

## SAMMENDRAG

Konkurransen om Vatnsmyri flyplass i Reykjavik ble utlyst i 2007, arrangert av Reykjavik by. Mitt bidrag til konkurransens første av tre deler, er utgangspunktet for denne hovedoppgaven i landskapsarkitektur.

Forslaget bygger på et konsept med en grøntstruktur som tar plassen til de nåværende rullebanene. Disse "Green Runways" skal knytte sammen det fremtidige, utbygde Vatnsmyri med den eksisterende Reykjavik og de ulike delene av Vatnsmyri. I motsetning til mye av dagens Reykjavik, skal syklistene og fotgjengerne få høy prioritet. Strukturen vil også bedre de myke trafikantenes mobilitet mellom de omkringliggende områdene rundt Vatnsmyri. Den bilbårne trafikken organiseres med en ringvei. Konseptet kan deles inn i tre bevegelser. Ringveien utgjør en av disse bevegelsene, mens "the Green Runways" utgjør en annen. Den tredje bevegelsen i området utgjøres av en lineær vannvei fra nord til sør, som utgjør det flate terrengets dype struktur.

Utover selve konkurranseforslaget inneholder hovedoppgaven også en innledende del som består av en introduksjon til oppgaven med konkurranseprogrammet og mine utgangspunkt, beskrivelse av metode, analyser og inspirasjonssobjekter. Oppgaven avsluttes med en reflekterende del der prosess og resultat blir diskutert.

## ENGLISH SUMMARY

The competition on Vatnsmyri airport in Reykjavik was held by the city of Reykjavik and announced in 2007. The competition had three phases. My entry for the first phase is the starting point for my thesis in landscape architecture.

The proposal is based on a concept with a green structure replacing the existing runways. These "green runways" will tie together the future development of Vatnsmyri with the existing surrounding parts of Reykjavik and connect the different parts within Vatnsmyri. Contrary to the present situation in Reykjavik, cyclists and pedestrians will be prioritized. The structure will also improve the possibilities for the cyclists and the pedestrians to travel across Vatnsmyri. The car-based traffic will be organized with a ring road. The concept can be divided into three types of movement. The ring road is one of these movements, while "the Green Runways" amount to the second. The third movement throughout the area is a straight waterway moving from north to south. This line provides the deep structure in the otherwise flat landscape.

In addition to the competition proposal, the thesis contains a preliminary part that consists of an introduction with the competition programme and a description of the starting point, a description of the method, analysis and inspirational objects. Finally there is a discussion with reflections on the process leading to the competition entry and the entry in itself.



# DEL 1

## BAKTEPPE

Oppgavens første del viser hva som ligger til grunn for konkurranseforslaget, og sier hva som ble rettningsgivende. Arbeidet med å undersøke plassen lokalt og regionalt, samt resultatet av søket etter inspirasjon fra en rekke prosjekt er beskrevet og delt opp under følgende overskrifter:

### HVORFOR

### KONKURRANSEPROGRAMMET

### FORMÅL

### HVORDAN

### OBSERVASJONER OG ANALYSER

### MER OM OMGIVELSENE

### TANKER RUNDT DET INNSAMLEDE MATERIALET

- FLYPLASS ELLER EI

- PLASSEN OG  
OMGIVELSENE

### INSPIRASJONSOBJEKTER

- SKYGGEbilder

- BUBBLAN

- OLYMPISK SKULPTURPARK

- THE HIGH LINE

- SOUTH BANK

# HVORFOR

Våren 2007 ble konkurransen "Call of Ideas" utlyst, om framtiden til Reykjavíks sentrale flyplass på Vatnsmyri. Dette var en internasjonal konkurranse arrangert av Reykjavík by. Jeg hadde lenge lurt på hva jeg skulle skrive om til hovedoppgaven, men da konkurransen dukket opp var oppgaven ferdig formulert. Det var en veldig interessant oppgave med et stort potensial for Islands hovedstad. Oppgaven var konkret og virkelighetsbasert, med spenningen som er knyttet til konkurransen som form. Dessuten var oppgaven ferdig definert med tid og sted.



*Utsikt mot havna og Reykjavík sentrum*

## PROGRAMMET

Konkurranseprogrammet var formulert av byplankontoret i Reykjavík. Konkurransen tillot ikke studenter å delta uten å være del av et team med profesjonelle. Feste Grenland as, med Jan Feste som representant, registrerte seg til konkurransen, og var med som veileder under utarbeidelsen av forslaget.

Målet med konkurransen var å "maksimere potensial i Vatnsmyri for å styrke og bedre byen til det 21. århundret, gjennom å bidra til kvalitet og en sterk følelse av samhørighet. Gjennom å skape en robust urban struktur med den fleksibilitet som kreves for forskning, teknologi og kunnskapsbasert virksomhet blandet med betydelige boligområder, tjenesteyting og nye former for bebyggelse, vil Reykjavík styrke sin internasjonale rolle og konkurranseevne." (Byplankontoret Reykjavík, 2007)

Opgaven besto i å presentere ideer ut fra programmets målformulering om en robust og fleksibel urban struktur. Fire strategiske mål er identifisert:

- Å styrke senteret i Reykjavík og forsterke samfunnets kvaliteter
- Fortette bosettingen og den økonomiske urbane utviklingen
- Skape et utviklingsområde for forskning, høyteknologi, bioteknologi, og andre kunnskapsbaserte virksomheter
- Miljø og sikkerhetsfaktorer

Forslaget skulle ta hensyn til ulike gruppers interesser, under ulike årstider og tider av døgnet. Mer spesifikt skulle forslaget ta dette med i betraktning:

- Kvalitet, styrke og tilpasningsdyktighet til konseptet, en robust urban utvikling
  - Urban strategi for å tjene som katalysator i en langsiktig utvikling
  - Oppfyllelse av konkurransebetingelsene
  - Styrke kvaliteten på designet av den urbane strukturen og offentlige rom
  - Styrke kvaliteten på designet av grøntstrukturen
  - Integrert urbant trafikknnettverk
  - Fleksibilitet og gjennomførbarhet i faser
  - Forholde seg til naturen, tatt i betraktning at Reykjavík er en relativt liten del av en stor øy
  - Kystbeliggenhet ved 64°N og bruken av lokale ressurser
  - Integrering av omkringliggende bebyggelse
  - Innovative forslag som ved gjennomføring vil oppmuntre til nye boligtyper
  - Den urbane gjenkjennelsen av Reykjavík som en hovedstad
  - Styrke Reykjavíks konkurransedyktighet som en kunnskapsbasert by
- (Byplankontoret Reykjavík, 2007)

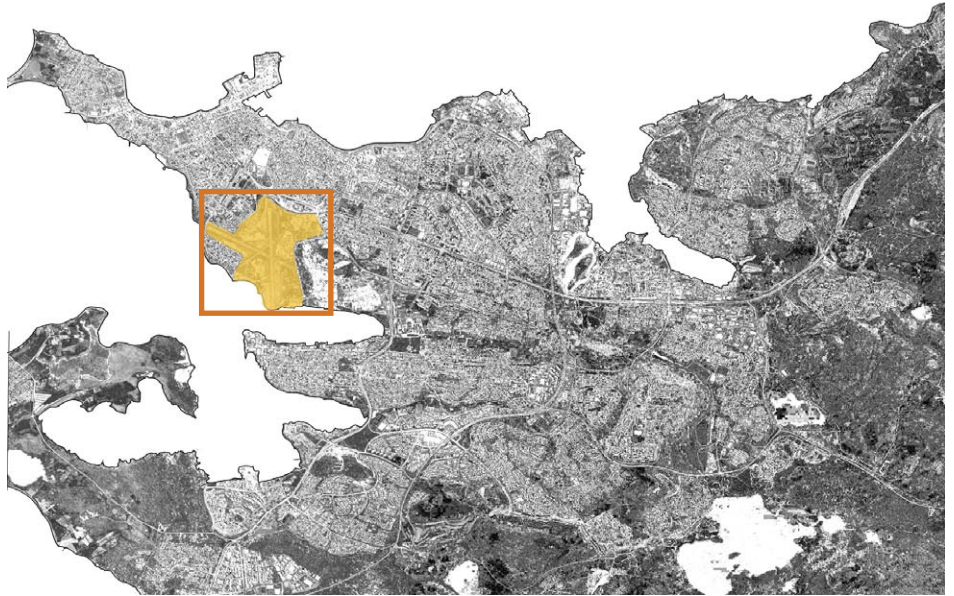
Materialet skulle presenteres på 3 A1 plakater, der første plakat skulle inneholde kart i skala 1:5000 som viste sammenhengen og koblinger til byen. Den andre plakaten skulle inneholde kartinformasjon i skala 1:2000 som viste disposisjonen av bygd masse og typer

bygd masse. Den tredje plakaten kunne brukes mer fritt. Ellers ble vi oppfordret til å supplere med egnet bildemateriale for på best mulig måte uttrykke våre ideer. Til plakaten skulle det leveres en beskrivende tekst på maksimalt 1000 ord skrevet ut på et A4 ark. Dette ble endret til 2000 ord på en to-sidig A4.

(Byplankontoret Reykjavík, 2007)

## FORMÅL

Denne oppgavens formål er å utforme et forslag til konkurransen "a Call of Ideas" og å reflektere over arbeidsprosessen.



*Konkurransområdet plass i Reykjavik*

## HVORDAN

Under igangsettingen av konkurransen gikk jeg bredt ut i undersøkelsen av Reykjavik og Island. Først ved å undersøke relevant litteratur på ulike bibliotek. Deretter gjorde jeg et omfattende søk på internett, og endte opp med å daglig følge siden [icelandreview.com](http://icelandreview.com). Overskriften Daily Life var spesielt interessant, der man blant annet kan lese hva engasjerte islendinger tenker om byen og dens utvikling. Videre brukte jeg hovedoppgaven "The planning of Reykjavik, Iceland: three ideological waves – a historical overview", for bedre å forstå byplanleggingens historie i Reykjavik. Etter at registreringen hadde funnet sted fikk jeg tilsendt et fyldig konkurransemateriale, med kart og flyfoto, rapporter fra høringsrunder med innbyggerne og næringsaktører, klimaanalyser, og kommuneplaner.

16. til 21. mai besøkte jeg Reykjavik og Island sammen med Jan Feste. Jeg studerte området gjennom iakttagelse og dokumenterte med foto og video. Tiden var en knapphet hele veien under arbeidet med konkurransen, også under besøket på Island. En dag oppholdt jeg meg utelukkende i Reykjaviks sentrum, og gikk gjennom de sentrale gatene i byen. Neste dag brukte jeg til å gå fra sentrum til Vatnsmyri, og rundt hele flyplassområdet. Jan Feste kom tredje dagen, og samme kveld gikk vi deler av ruta jeg hadde gått dagene før og diskuterte problemer og muligheter. Dag nummer fire og fem dro vi ut og så Islands søndre deler for å undersøke Vatnsmyri og Reykjavik i en større sammenheng, som hovedstad for et land

med en ekstremt særegen natur. Sjetten og siste dag observerte og diskuterte vi sykehusets omgivelser. Til slutt samlet vi trådene og diskuterte Vatnsmyri med hovedfokus på koblingen mot byen.

Etter besøket på Island startet skisseprosessen, som ble etterfulgt av et intensivt arbeid med å ferdigstille og presentere arbeidet. Under arbeidet med bebyggelse og tetthet, gjorde jeg en analyse av tetthet i ulike europeiske byer av tilnærmet lik størrelse. Typen bebyggelse i ulike deler av forslaget ble inspirert av besøk til ulike referanseplasser som Fornebu i Oslo og Bo01 i Malmö. Utover dette søkte jeg i bøker og tidsskrifter etter relevante referanseobjekter og konsepter.

Under arbeidets gang førte jeg logg og noterte tanker og refleksjoner. Det ligger til grunn for drøftingen av resultatet i oppgavens avslutning.

Forslaget ble undersøkt og illustrert med en tredimensjonal modell konstruert i Sketchup. Planer ble eksportert, videreutviklet og forfinet i Illustrator. Siden ble alt satt sammen til en plakat, også i Illustrator.

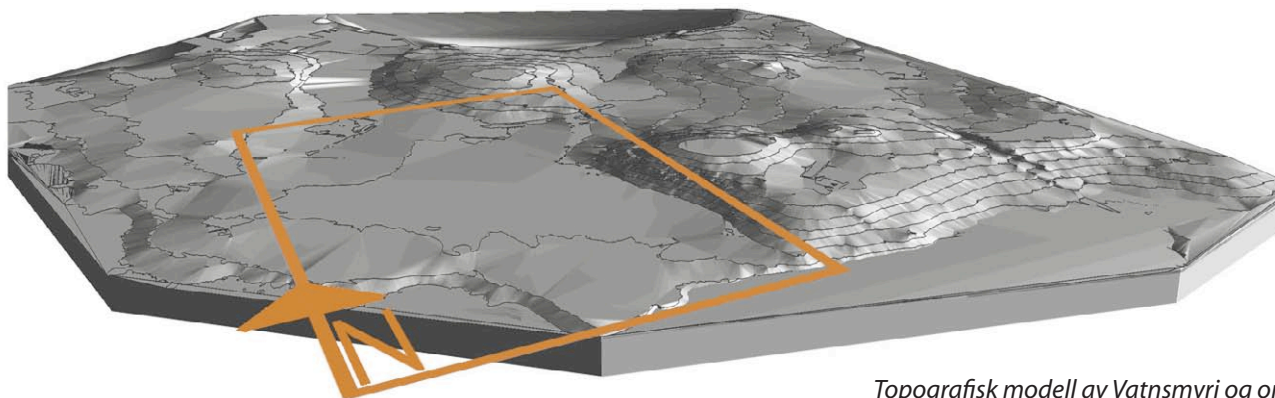


## OBSERVASJONER OG ANALYSER

Økt bevissthet om verdien av land, revitalisering av sentrum og økt interesse for det bebygde miljøet, har nå skapt et behov for å ta planene videre. Konkurransen "A Call of Ideas" ble derfor satt i gang for å konkretisere ideer til bruken av Vatnsmyri og for å peke på områdets betydning i sentrum av Reykjavík.

Inntrykk fra vandringen på området kan summeres med analysene til venstre:

- Plasseringen i byen: Direkte kontakt med byens sentrum. Omkringliggende områder med eneboliger, gir en mindre bymessig karakter.
- Koplinger: Ringveien Hringbraut går på tvers av bevegelsen fra flyplassområdet til sentrum, og hvis planene om å bygge ut Hringbraut fra fire til seks felt blir realisert, vil barrieren bli sterkere. De to midterste koblingene er begge gangbroer, mens de to øvrige er fortau i veikryss. Et veiprojekt øst for Vatnsmyri med tunnel under Öskjuhild, vil bidra med enda en sterk barriere som isolerer et viktig rekreasjonsområde.
- Ulike karakterer/ delområder: Konkurransområdet landskap er åpent og flatt, med innslag av karakteristiske driftsbygninger. Ellers finner vi en rekke kvaliteter i omgivelsene som et badeanlegg lengst sør, et fuglereservat og park med en dam beliggende i retning av sentrum og skogen på åsen mot øst.
- Topografi: Rekreasjonsområdet øst for Vatnsmyri utgjør en tydelig landskapsform sammen med høyden nordøst, med villabebyggelse og Hallgrímskirkja på toppen. Flyplassområdet heller svakt mot sør- vest og vender seg mot Skerjafjörður. Fuglereservatet og dammen ligger i en lavlinje inn mot sentrum.



Topografisk modell av Vatnsmyri og omegn.

## MER OM OMGIVELSENE

Island er en relativt stor øy (103,000 km<sup>2</sup>) i Nord-Atlanteren. Befolkningstallet er 300,000 mennesker, hvorav nesten 187,000 lever i Reykjavík og mindre kommuner i nærheten. I Reykjavík, bor det rundt 118,000 innbyggere. Andre byer og tettsteder er betydelig mindre og spredt hovedsaklig langs kysten. (Wikipedia)

De følgende avsnittene er hovedsaklig basert på informasjon fra konkurransematerialet fra byplankontoret i Reykjavík.

Konkurranseområdet er et ca 150ha stort område nær Reykjavík sentrum, og tjener i dag som Islands flyplass for innenriks flytrafikk. I tillegg drives det rekreasjonsflyging og pilottrening her. Flyplassen ble bygget av britiske styrker i begynnelsen av andre verdenskrig. Den gangen var flyplassen i utkanten av det urbane Reykjavík, som har ekspandert kraftig og nå omgir flyplassen. Det er nå en økende interesse for å se på mulighetene til å utnytte området annerledes, et område som eies av Reykjavík by.

### FAXAFLÓIBUKTA

Nord i sentrums er det høy byggeaktivitet som hovedsaklig består av næringsbygg. Her vender terrenget seg nordover mot Faxaflói- bukta. Langs kysten bak en bølgebryter av store steinblokk, går en ny etablert gang/sykkelvei med lite vegetasjon. En 10-15m bred glassflate skiller gang/sykkelveien fra en travel vei. Denne veien vil bli enda travlere ved gjennomføringen av planene om å bygge tunnel under byen får å redusere trafikken i sentrum og lette framkommeligheten.

### HLJÓMSKÁLAGARDUR-

**PARKEN** (Paviljongparken) ble tegnet for rundt 100 år siden av den danske arkitekten Kiørboe og laget tidlig på 1920-tallet. Parkens grunntrekk har forblitt uforandret.



Oversikt over omkringliggende grøntområder

### TJÖRNIN

Senteret i Reykjavík ble bygget på et grusrev formet i prehistorisk tid. Dette revet skapte en dam som ble fylt med ferskvann fra Öskjuhlíd. En bekk som rant fra vannet ned til havna er nå kulvertet. Dammen er en av byens viktigste landskapstrekk og den er blant de mest populære turområdene. Her spaserer man langs vannkanten og mater endene på en god dag. Hvis vinteren er kald kan dammen fryse slik at man kan stå på skøyter.

Dammens vestbank har bebyggelse fra tidlig 1900-tallet, og på nordbanken ligger Reykjavík rådhus og Teater Idno fra 1896. Dammens kanter er belagt med steinvegger av lokal basalt, noe som muliggjør at gangveien slippes helt inntil vannet, særlig på dammens nordre og østre side. Den vestre siden ble designet til å tjene som habitat for fugler.

Dammen og Hljómskálargardur park spiller en sentral rolle i koblingen av Vatnsmyri til byens sentrum.

### FUGLERESEVATET

er avgrensa av Reykjavíks ringvei Hringbraut i nord. Det er et åpent stykke våtmark, med gangstier og broer. En gangbro over ringveien er i dag den primære koblingen mellom reservatet og Vatnsmyri, og Hljómskálargardur-parken og sentrum.

### ÖSKJUHLÍDÁSEN

er et av Reykjavíks mest tydelige landemerker og et populært rekreasjonsområde i en kjede av åpne plasser som knytter sammen byens ytterkant, Skerjafjörður- bukta og Reykjavík sentrum. Geologiske formasjoner forteller om istid og høyere havnivå tusener av år tilbake i tid. Planting av skog på sør- og vesthellinga ble gjort på 1950-tallet. Her finner vi nå skog med stier og rekreasjonsfasiliteter. Dette er et habitat med et stort antall plante- og fuglearter.

Siden 1800-tallet har Öskjuhlíd vært en betydningsfull plass for utendørs rekreasjon, møter og festlige begivenheter. Det finnes en rekke levninger på åsen med kulturell og arkeologisk verdi.

### NAUTHÖLSVÍK

er en geotemperert lagune som ble ferdig utbygd i 2000. Her blandes det kalde saltvannet med temperert vann til en konstant temperatur på 18-20 °C. Sandstranden er veldig populær om sommeren, med dusjer, garderober og badstuer.

Nauthölsvík har lenge spilt en viktig rolle i Reykjavíks badeliv. Den ble brukt som strand før det tempererte vannet ble tatt i bruk. Inntil stranda har klubber for seiling, padling og dykking sine fasiliteter. En betongslipp som nå blir brukt av disse klubbene ble bygd under andre verdenskrig til sjøsetting av sjøfly.



## DET NORDISKE HUSET

i Reykjavík er et kultursenter med hensikt å øke det kulturelle utbytte mellom Island og de andre nordiske landene. Det ble tegnet av den finske arkitekten Alvar Aalto og åpnet i 1968. Det Nordiske Huset organiserer en rekke ulike arrangement, og har et bibliotek med en samling av bøker med de nordiske språkene. Nærheten til Islands Universitet har ledet til et samarbeid mellom de to institusjonene.

## VITENSKASPARKEN

består av universitetets naturvitenskapshus og deCODE Genetics, en forskningsbedrift. Begge er nylig bygd. Det er foreslått å bygge en vitenskapspark i dette området for å tilrettelegge for laboratorier, forskningsinstitutt og kunnskapsbasert virksomheter. Området kan også inneholde boliger til for eksempel studenter.

## REYKJAVIK

**UNIVERSITETET** har i dag rundt 9,200 studenter og en stab på 2,500. Universitetsområde ble oppført seint på 1930- tallet med en hovedbygning som vender seg mot sør- øst og er tydelig synlig fra Vatnsmyri. Universitetsområdet er delt i to deler, med en del for naturvitenskap og en del for humaniora. Det er forventet at universitetet vil ekspandere på det tidligere flyplassområdet.

## UNIVESITETS- SYKEHUSET

med den prektige hovedbygningen ble etablert i 1930, og vender seg sørover mot Vatnsmyri og Öskjuhlid. En strategisk avgjørelse er tatt av byen og regjeringen om å fornye og utvide sykehusets fasiliteter på det området det ligger nå, istedenfor å flytte virksomheten til byens utkant. Det nye sykehusområdet skal også inneholde et urbant senter. Man ser for seg at dette også vil romme først og fremst sykehussaktiviteter blandet med handel og andre sentrumsfunksjoner. Det planlegges en ny seksfelts ringvei som vil avskjære sykehuset fra nærliggende grøntområder. Over denne ringveien foreslås to gangbruer som løsning for fotgjengere og syklist.

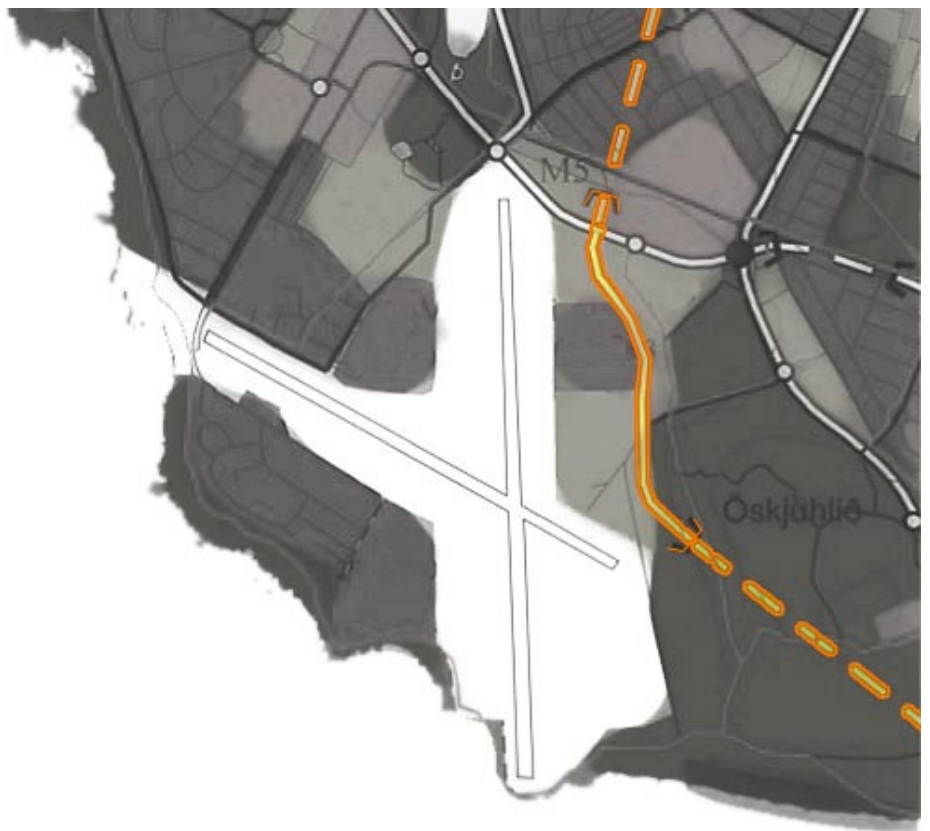


Oversikt over omkringliggende virksomheter

## PERLA

Tidlig på 1940-tallet ble et anlegg for geotermisk vannforsyning konstruert, en klynge av oppbevaringstanker ble bygd på toppen av Öskjuhlid. I 1991 ble mellomrommet mellom tankene lukket inne med vegger og det ble bygget en restaurant på toppen med en utsikt-splatform som gir fri sikt over Reykjavík og Vatnsmyri. Anlegget blir kalt "Perla" som følge av dens høytstående kuppel av glass. Åsen med Perla preger utsikten fra Vatnsmyri mot øst.

**TUNELL** er planlagt under Öskjuhlid fra nord-vest til sørøst, som skal kobles på Kringlumyrarbraut, en hovedferdsåre vest for sentrum. Den eksakte plasseringen av tunnelen og dato for gjennomføring er ikke ferdig behandlet, men et foreløpig utkast viser hvordan de tenker seg en tunnel under sentrum og en annen tunnel under Öskjuhlid. Disse to tunnelene skal kobles sammen med et stykke vei som vil bli en sterkt trafikkert gjennomfartsåre. Som kartet viser vil dette forslaget i stor grad påvirke vilkårene på Vatnsmyri og mulighetene for å integrere bydelen med omgivelsene. (Reykjavíks kommuneplan, 2005)



*Illustrasjon av planlagt infrastruktur*

## TANKER RUNDT DET INNSAMLEDE MATERIALET

Det grundige bakgrunnsmateriale som ble levert fra byplankontoret i Reykjavik, gav et godt bilde av situasjonen. Informasjonsmengden kunne lede til at mann gikk inn i en grad av detaljering som ikke passet oppgaven. Men på konkurransens hjemmeside ble deltakerene påminnet om at de var ute etter ideer, ikke gjennomførbare forslag.

Høringsrunden med publikum var spesielt interessant. Det ble blant annet arrangert en utstilling og publikum fikk tilbud om å beskrive ideer for en kunstner som skisserte det som ble formidlet. De ble også bedt om å svare på en rekke spørsmål.

Etter bearbeidingen av bakgrunnsmateriale, drøftet jeg følgende overskrifter:

### FLYPLASS ELLER EI

Spørsmålet om flyplassen bør vike for urban utvikling har vært offentlig debattert i lang tid. Mange mener det er praktisk og økonomisk å ha en flyplass så nær landets regjering og andre sentrale institusjoner. Men, med økende press til å utvikle området har andre plasseringer i utkanten av Reykjavik blitt foreslått, i tillegg til muligheten for å bruke den internasjonale flyplassen på Keflavik til både utenriks og innenriks flytrafikk. Tilhengerne av forslaget om å flytte flyplassen peker på betydningen av dette store arealet i den urbane utviklingen av Reykjavik.

Fordelen med den sentrumsnære flyplassen er tydlige og høyt verdsatt av mange Islendinger. Diskusjonen om driften på Vatnsmyri har lenge blitt diskutert. Island har en spredt befolkning og flytrafikken spiller en stor rolle i å bnytte landet sammen. Keflavik ligger ca 50km sør for Reykjavik, og kan derfor ikke likeverdig når det gjelder effektivitet.

I kommuneplanen for Reykjavik 2001 - 2024, godkjent i 2002, er det vedtatt en betydelig reduksjon av flyplassområdet ved å fjerne en landingsbane innen 2016 og full nedleggelse innen 2024. Nå er denne kommuneplanen til revidering og Vatnsmyri-området er en av de sentrale utviklingsområdene som vurderes. (Reykjaviks kommune Da jeg hørte om konkurransen følte jeg en umiddelbar nysgjerrighet og lyst til å forøke å utforme en ny bydel i denne hovedstaden. Det var med dette utgangspunktet jeg begynte å undersøke konkurransematerialet. Jeg forsøkte å stille meg spørsmålet om flyplassen burde fortsette sin drift, men ble ikke overbevist om at det var riktig. De viktigste argumentene for å omprogrammere Vatnsmyri er i mine øyne å øke tettheten i hovedstaden og å bedre byens grønne kvaliteter.

### PLASSEN OG OMGIVELSENE

Reykjavik har vokst og virksomheter har etablert seg rundt Vatnsmyri. Bortsett fra ringveien Hringbraut ligger forholdene til rette for at det tidligere flyplassområdet kan bli en godt integrert del av byen. Det er derfor naturlig å legge stor vekt på behandlingen av ringveien. Den dype strukturen i landskapet med Tjörninn og fuglereservatet, vil komme tydeligere fram og bli tilgjengelig på en annen måte enn før. Disse to områdene ligger idag som to ett element delt i to av ringveien.

Sentrum og områdene rundt Reykjavik har en relativt åpen struktur og byen er vel tilrettelagt for en utstrakt privatbilisme. I den rådende byplanleggingen er det en betydelig interesse for å legge tilrette for myke trafikanter. Tettere bebyggelse vil føre til en by der det vil bli mer effektivt og attraktivt å gå eller sykle enn å ta bilen. I tillegg til tettere struktur vil det også være viktig skjerme de myke trafikantene fra det nordlige klimaet.

Sykehusets omgivelser er dominert av biler og fravær av grønne verdier. Sør for sykehuset ligger et idrettsområde. Mellom disse to funksjonene kan det lages en park med spesielle hensyn på sykehusets brukere. Med de foreliggende planene om å fortsette driften av sykehuset på den eksisterende tomte, og utvidelse av virksomheten, blir det enda viktigere å bedre dette områdets grønne kvaliteter.

Sørvest for Vatnsmyri kom jeg over et spontant bygd freeride-sykel-anlegg med hopp, graderte svinger og ulike ramper. Dette er en type anlegg som bør få en plass i de framtidige planene for området.

## INSPIRASJONSOBJEKTER

Med områdets forutsetninger og mine tanker og ideer om Vatnsmyris potensial, fant jeg en rekke inspirasjonsobjekter med paralleller til dette prosjektet på en eller flere måter. Av disse objektene har jeg valgt ut tre som jeg vil omtale nærmere.

### SKYGGEbilder - PROSJEKT I HANOVER

For å undersøke skyggenes spesielle egenskaper som transcendens og positive og negative effekter ved bruk av skygge i design, satte Ilka Schmid opp en rekke eksperimentelle installasjoner i offentlige rom i Hanover, Tyskland.

Skyggebildene hadde en større effekt enn forventet. Persepsjonen ble influert av skyggene, og kan brukes om et sterkt virkemiddel i design. Med minimale tiltak kan skyggebilder bringe fram forandringer som ellers ville krevd store utgifter. Selv en liten stensil belyst fra en gunstig avstand kan skape imponerende bilder. Ved å rotere stensilen i forhold til lyskilden endres bildet øyeblikkelig. Et stort spekter av bilder kan sees fra en og samme stensil. Dette kan skje gjennom å variere avstand og retning til lyskilden i forhold til stensilen som kaster skyggen og flaten skyggen kastes på, gjennom ulik intensitet, kontrast og fokus og antall lyskilder. (Schmid, 2006)

På elvebanken til Leine i Hanover var det opprinnelig et fort kalt Hanover, som antas å være byens opprinnelse. Skyggene som projiseres gjenkaller plassens tidligere funksjon som fort og hestedam.



*Skyggeinstallasjon, Hanover*

Med Islands nordlige beliggenhet og lange vinternetter kan lysdesign som dette være en effektiv måte å bearbeide offentlige rom på.





*Glasshuset på Bo01-området, Malmö*

## BUBBLAN I MALMÖ

I Malmös vestre havn finner vi en Middehavshage i et glasshus kalt "Bubblan". Dette var Landskapsarkitekt og kunstner Monika Goras løsning på utfordringene som det aktuelle gårdsrommet byr på, dvs. vind og skygge.

Glasshuset - en boble med en komplisert og elegant geometrisk form - skulle være så gjennomsiktig som mulig, og samtidig stabilt. Etter innledende undersøkelser av muligheter med de britiske ingeniørene Happolds, søkte Gora i Hele Europa etter et passende firma til å sette sammen dette kompliserte puslespillet. De fant det i Nederland. Ingeniørene fra Octatube Internasjonal bestemte seg for å jobbe med flate glasspanel, fordi kurvet glass ville føre til en enormt høy kostnad. Glasset er i to lag på åtte millimeter, for å kunne stå imot den sterke vinden. Det ble brukt ekstra hvitt glass for å gi god gjennomsiktighet. (Diedrich, 2006)

Gårdsrommet på rundt 1000 m<sup>2</sup> ble belagt med norsk skifer fra Otta som skiner i rustbrunt og grå/svart på grunn av dens høye jerninnhold. (Diedrich, 2006)

Dette eksemplet viser hvordan man kan skape uterom som kan brukes året rundt der klimaet ikke legger til rette for det.

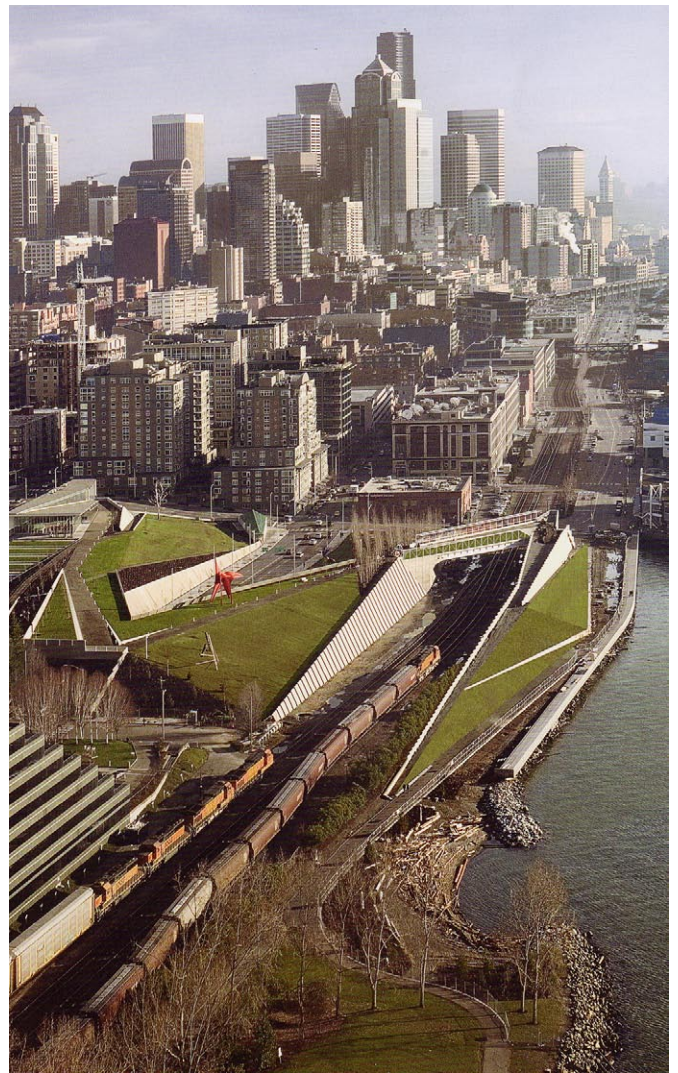
## OLYMPISK SKULPTURPARK I SEATTLE

Den lenge pågående trenden med å vitalisere den urbane vannkanten har gitt mange utfordringer og muligheter for landskapsarkitekter og arkitekter verden over. The Seattle Art Museum's Olympic Sculpture Park, med utsikt over Elliott Bay, ligger på byens siste ubearbeidede tomt i bukten - en tidligere industritomt på 3.4 hektar, delt inn i tre separate flater av en hovedferdsåre for biltrafikk og jernbanespor. Løsningen, et sammenhengende konstruert landskap for kunst, stiger over den eksisterende infrastrukturen og gjenoppretter kontakten mellom byen og den nylig revitaliserte vannkanten.

Et sammenhengende landskap som vandrer fra byen til bukten med formen til en Z og gir en ny infrastruktur for fotgjengere over den eksisterende tunge infrastrukturen. Den raffinerte landskapsformen gjenoppretter plassens opprinnelige topografi, der den krysser veien og jernbanen for så å senke seg ned for å møte vannet.

Vandringen begynner på en Z-formet utstillingpaviljong som strekker seg over 670 meter og rommer 16 700 kvadratmeter. Herfra kan de besøkende ta seg over tomten på en gangvei som gir en topografisk variasjon og åpner radikalt ulike rom og ulike omgivelser for kunst. Den første delen over hovedveien gir utsikt over Elliott Bay og The Olympic Mountains. Den andre delen som tar den besøkende over jernbanesporene gir en visuell kontakt med byen, havnen og fjellene. Den tredje seksjonen senker seg mot vannet og gir en utsikt mot den nyanlagte stranda. (Manfreid & Weiss, 2005)

Denne infrastrukturen for fotgjengerne tillater en lenge forhindret fri bevegelse mellom Seattle sentrum og vannkanten. Den hellende Z-formen definerer en serie av mikroomgivelser, alle med ulike økologiske miljø. Grusgangveien knytter sammen tre typiske landskap for området: en tett vintergrønn skogsrekke med filicopsida (bregne); en løvfellende skog med populus tremula (poppel) med sine årstidsvariasjoner; og strandkanten med tidevannet, tang og tare.



*Olympic Sculpture Park, Seattle*

Museets plassering i forhold til vannet og problemet med barrierer i form av infrastruktur, gav meg assosiasjoner til sykehuset plassering i Reykjavik, samt behandling av de øvrige barrierene i forbindelse med Hringbraut.





*The High Line, New York*

## THE HIGH LINE I NEW YORK

Fakta om The High Line:

- Konstruert 1929-1934
- Strekker seg over 22 kvar-  
tal, fra 34th
- Street til Gansevoort  
Street
- 1.6 km lang
- 2.4 hektar på banedekket
- 10-20 m vid, og 5-10 m  
høy
- Konstruksjonsma-  
teriale: stål og armert betong
- Eier: The City of New York  
([www.thehighline.org](http://www.thehighline.org),  
2007)

Foreningen Friends of the High Line mener at de historiske jernbanesporenes struktur gir New Yorkere en mulighet til å skape en unik rekreasjons-fasilitet: en stor, offentlig gangvei som kan benyttes av innbyggere og besøkende i New York.

Når jernbanesporene blir åpnet for publikum vil man kunne stige opp fra gatene inn i et adskilt sted som er fredelig og grønt. Man vil se Hudson River, Manhattan-silhuetten, og "hemmelige" hager inne i bygårder som man aldri har kunnet se på denne måten før. Man vil kunne bevege seg fra Penn Station og Hudson River Park, fra kongressen til Gansevoort Market Historic District, uten å møte en eneste bil eller lastebil. Banen vil bli en gangvei i form av— et lineært offentlig rom hvor man kan se og bli sett. Man vil kunne føle New Yorks industrielle fortid i naglene og bjelkene. ([www.thehighline.org](http://www.thehighline.org), 2007)

Måten den klare strukturen fra jernbanesporene har fått ny betydning i dette forslaget kan brukes på Vatnsmyris landingsbaner. Prinsippet kan videreføres selv om forskjellene er mange.

## SOUTH BANK, LONDON

I 1994 vant Richard Rogers Partnership, nå Rogers Stirk Harbour + Partners, en konkurranse på South Bank Arts Center i London, en kompleks samling bygninger fra før krigen ved Leslie Martin's Royal Festival Hall. Beskrivelsen av dette prosjektet er basert på informasjon fra deres hjemmeside.

Komplekset er kjent for dårlig kvalitet på uteanlegget med overhengende betonggangveier og tomme terrasser utsatt for vind og regn. Hovedprinsippet til det seirende forslaget var å integrere senteret med hjertet av London gjennom å vende det mot elven, gjenreise en kobling for fotgjengere på Hungerford Bridge, forbedre kontakten med Waterloo og oppgradere fasilitetene.



*Illustrasjon av forslag til revitalisering av South Bank Arts Center, London*



*Crystal Palace, London*

Planen la opp til en ufullstendig regenerering av området inkludert en renovering av den fredede bygningen Royal Festival Hall. Nøkkelen til forslaget lå i den modige arkitektoniske utformingen av et glasspalass, noe som fungerte da Paxtons foreslo det samme for "den store utstillingen", også kjent som "The Crystal Palace Exhibition", i London i 1851. Det store bølgede taket av glass og stål som dekket Hayward Gallery, the Queen Elizabeth Hall og the Purcell Room var designet for å ha en markant fornyende effekt på hele South Bank området, slik som Pompidou-senteret forvandlet Marais-distriktet.

Det enorme taket ville gitt et enhetlig arkitektonisk uttrykk til bygningene som i dag har en sprikende stil, og det nyttbare arealet ville økt med 300%. Den myke formen til denne enorme baldakinen ville også bedre sirkulasjonen av luft til ikke-kondisjonerte volumer. Hovedpoenget med dette forslaget var å peke på kompleksiteten knyttet til økt tilgang og støtte til eksisterende møtesteder, utvidelsen av et nytt uformelt areal som kan tiltrekke seg et mye videre publikum og ekspansjon og ringvirkningene av dette gjennom detaljhandel, kafeer, restauranter og så videre.

Prosjektet ble, til tross for en godkjent bevilgning på 10 mill. britiske pund, nedstemt fordi kunstrådet ikke kunne enes om strategien for kunstsenteret og prosjektet ble skrinlagt. Renovasjonen av RFH ble gjennomført, og en kobling for fotgjengere på begge sider av Hungerford Bridge er på plass.

Disse to prosjektene viser på samme måte som Bubblan i Malmø, men i en annen skala, hvordan man kan skape aktivitet i byens uterom selv under mindre gunstige værforhold.





# DEL 2

## **FORSLAGET**

Her følger mine ideer og tanker for Vatnsmyris framtid og potensiale. Denne delen av oppgaven inneholder følgende:

**3 x A1**

**PLAKAT 1**

**PLAKAT 2**

**PLAKAT 3**

**BESKRIVENDE TEKST**





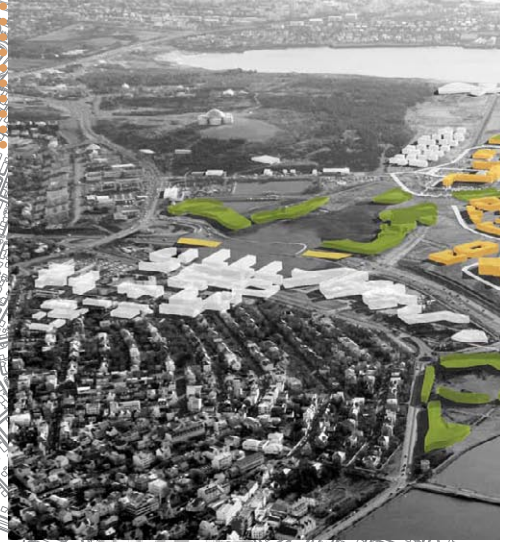
# Vatnsmyri

## Liftoff

The Vatnsmyri airport has been an asset to the city of Reykjavik through connecting people, and in doing this has brought life and activity to the city. For that reason, our proposed plan for Vatnsmyri will retain facilitating new life and activity.

The concept for Vatnsmeri Liftoff has been developed under this premise, and therefore makes an impact as a direct and easily understood representation. Its foundation is rooted on the emphasis of both literal and figurative connections through the area. The planning process for this area has been envisioned through developing a three-dimensional model, which will provide the necessary framework to effectively land the future development of it.

The most visible evidence of this concept is seen in the green runways, a term which refers to the green structure plan. It alludes to the runways currently in use, both in its structure and function. The new runway functions in encouraging movement along its axis, all of which will function in connecting to the center of Vatnsmeri and to the city. The structure of the runway is maintained through its configuration along the actual former runway. Pieces of the runway will be preserved in different ways throughout the area, giving emphasis to this element of the concept.



Flight Plan

2008 - 2012

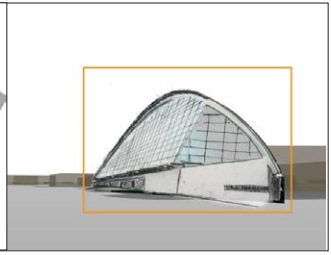
1:5000

1

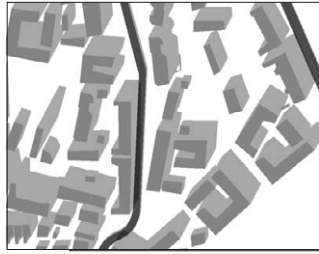
100480



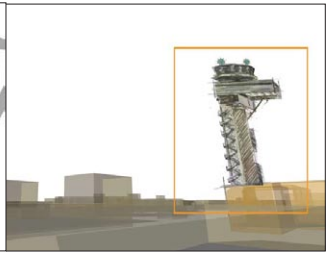
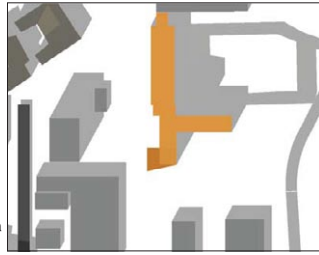
Offices and  
knowledge industry



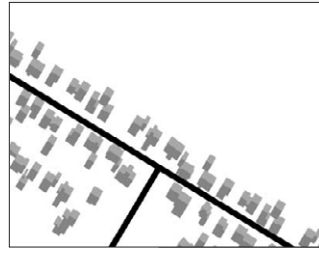
Mixed use dens area.  
Serves as she a  
center.



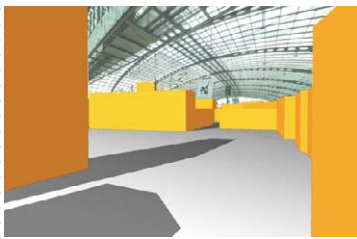
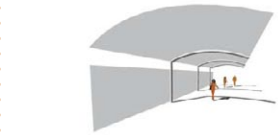
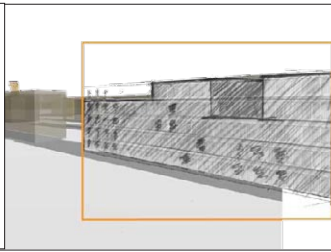
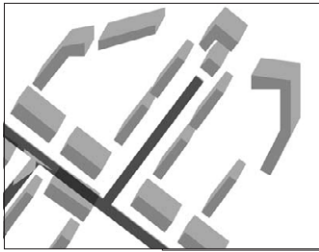
Old buildings being  
restored and houses a  
mixed use.



Single family houses,  
relating to surround-  
ing areas.



Medium dens residen-  
tial area, with possi-  
bilities for future di-  
versification



For protection from tough weather conditions  
squares like this can be covered by glass. Also  
paths for pedestrians and bicyclers can also be  
partly covered like shown above.



2012 - 2016



2016 - 2025



2025 - 2035



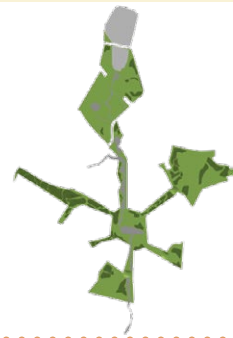
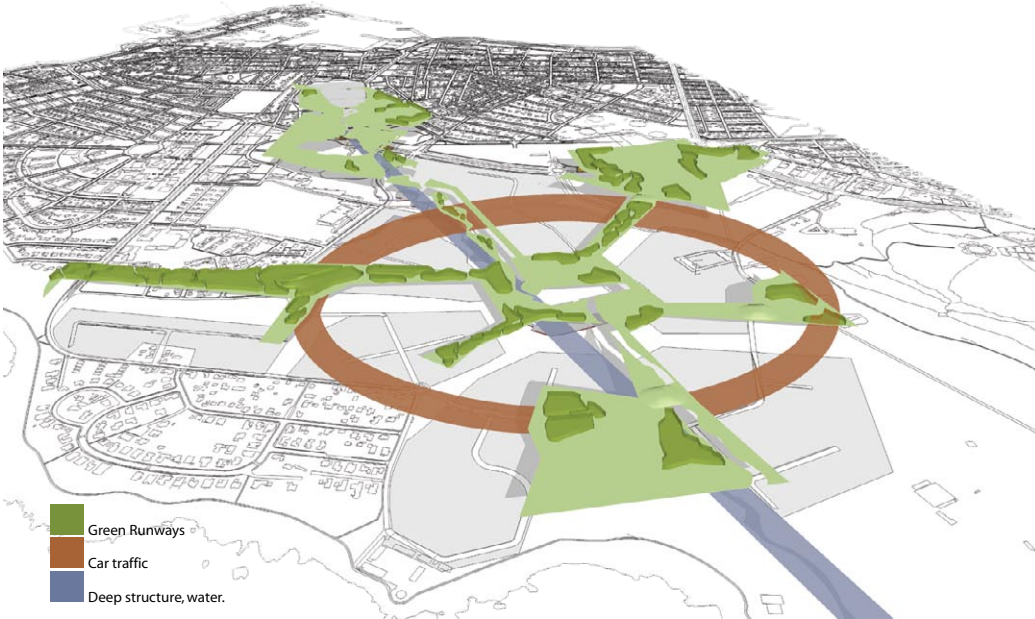
2035 - 2050





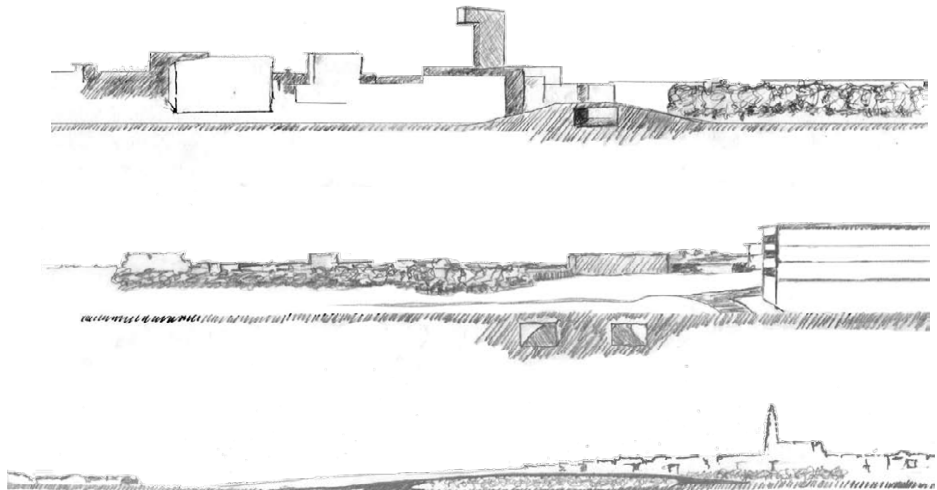
## Liftoff

The different levels of movement within Vatnsmeri will work as layers, all functioning interchangeably with each other. The green runways will then continuously pass over or under the ring road, to retain this movement that has been generated by the structure. It is important to maintain a direct connection to maintain the value of the runways in creating an effective way to connect the community. Our solution is to then either lift the runways in liftoff zones or by having the runways flow beneath the highways in touchdown zones.



This lifting of the green runways can then be applied to connect over the Hringbraut with the *Hringbraut Liftoff*, resolving the barrier it has caused for the Hospital area. In this case, the ring road causes vehicles to have a strong dominance over the visual surroundings and results in the area being disengaged from its surroundings. With the nature of this area being a place for the recovery of patients, it makes the connection to the green space especially crucial.

While this is a solution to the existing ring road, we have proposed a new ring road that will require the same treatment of its crossings with the green runways, which will minimize its impact on the connection of its surroundings. Our proposal has been made on the basis that it a ring road will be required to support and control the traffic, as well as to ease the traffic within the districts. It holds a strong structure that is easily communicated, helping the imageability of the place.



## PROJECT TITLE: VATNSMERI LIFTOFF

The Vatnsmeri airport has been an asset to the city of Reykjavik through connecting people; and in doing this has brought life and activity to the city. For that reason, our proposed plan for Vatnsmeri will facilitate new life and activity in an area whose success will continue to have its basis on the connection of people.

The concept for Vatnsmeri Liftoff has been developed under this premise, and therefore makes an impact as a direct and easily understood representation. Its foundation is rooted on the emphasis of both literal and figurative connections through the area. The planning process for this area has been envisioned through developing a three-dimensional model, which will provide the necessary framework to effectively land the future development of Vatnsmeri.

The most visible evidence of this concept is seen in the green runways, a term which refers to the green structure plan. It alludes to the runways currently in use, both in its structure and function. The new runway functions in encouraging movement along its axis, all of which will function in connecting to the center of Vatnsmeri and to the city. The structure of the runway is maintained through its configuration along the actual former runway. Pieces of the runway will be preserved in different ways throughout the area, giving emphasis to this element of the concept.

This element is further reflected in the infrastructure plan for Vatnsmeri. Valued for their ability to connect people, the green runways give residents an accessible and efficient means for movement through the area. This was a guiding factor in the configuration of the runways to be within close proximity to all residential areas. It is in this way that we aim to promote the healthier lifestyles through providing opportunities for people to have direct contact with their environment on a daily basis, whether it is going to work, taking a stroll, or simply exercising.

The different levels of movement within Vatnsmeri will work as layers, all functioning interchangeably with each other. The green runways will then continuously pass over or under the ring road, to retain this movement that has been generated by the structure. It is important to maintain a direct connection to

maintain the value of the runways in creating an effective way to connect the community. Our solution is to then either lift the runways in liftoff zones or by having the runways flow beneath the highways in touchdown zones.

This lifting of the green runways can then be applied to connect over the Hringbraut with the Hringbraut Liftoff, resolving the barrier it has caused for the Hospital area. In this case, the ring road causes vehicles to have a strong dominance over the visual surroundings and results in the area being disengaged from its surroundings. With the nature of this area being a place for the recovery of patients, it makes the connection to the green space especially crucial. The winning entry from the hospital competition also proposed changing the old Hringbraut drastically, making it all the more clear that this ring road is a problem that requires a drastic solution.

While this is a solution to the existing ring road, we have proposed a new ring road that will require the same treatment of its crossings with the green runways, which will minimize its impact on the connection of its surroundings. Our proposal has been made on the basis that it a ring road will be required to support and control the traffic, as well as to ease the traffic within the districts. It holds a strong structure that is easily communicated, helping the imageability of the place.

A major component to the quality of a place lies in its name. The naming of Vatnsmeri makes reference to the bog, which existed before the airport took up the site. Vatnsmeri Park will then make reference to what was before and what will be in the future. We see potential of this area to develop into significantly vegetated masses, using native vegetation such as Populus species, which will come to thrive in its natural environment in time. It will then be able to gain a position as a natural and recreational resource that is accessible to all.

These runways also feed into the central district of Vatnsmeri, which will be the most lively and active district. The development plan for the districts within Vatnsmeri has been organized into different typologies under the framework set out by the surrounding green runways. Given the city's projected growth rates, there is not enough pressure to warrant a highly dense development. An area of low and medium density housing for example, has been planned to fit into existing character of the surrounding area. The different districts in the area will then be developed according to our guiding principles, creating districts with a unique and identifiable atmosphere.

The realization of this vision we have herein described will be possible only through the development of a plan for 'lift off'. A schematic plan for the implementation of this plan has been outlined in the panel, with a starting point in the recommendations the Municipal Report made in closing the first two runways. The remainder of the plan will then work towards the strategic integration of the layers into the existing city fabric.

While this text gives the overall vision for the destination point of Vatnsmeri, this plan will continue to progress. As this moves forward, weaving of these layers of the plan will become a more complex and involved process. It is therefore important there exists a clear vision from which the plan will work towards. The vision builds on the assets the airport has provided in a means for connecting people. The plan for the new Vatnsmeri area is aimed at working in this same way. It will connect people in new ways: ways which will have a direct and positive impact on people, and whose positive effects will reverberate through the rest of Reykjavik.

# DEL 3

## **DISKUSJON**

Etter den intense produksjonen av det innsendte materialet, kunne jeg stoppe opp å se på resultatet. I denne tredje og siste delen av oppgaven, diskuterer jeg hva som ble mer eller mindre vellykket formidlet, og hvordan forslaget klarer å kommunisere ideene. Overskriftene har denne rekkefølgen:

### **BESKRIVELSE AV PROSESSEN**

#### **REFLEKSJON OVER RESULTATET**

**-BEBYGGELSE**

**-DET GRØNNE**

**-TRAFIKKEN**

#### **KOMMENTAR OM HJELPEMIDLENE**

#### **KILDEFORTEGNELSE**



## BESKRIVELSE AV PROSESSEN

Etter at jeg bestemte meg for at jeg ønsket å jobbe med "A Call of Ideas", måtte jeg undersøke om det faktisk var mulig. Ut fra konkurransebetingelsene kunne jeg lese at studenter som ønsket å delta måtte gjøre dette gjennom et profesjonelt kontor. Dermed var det naturlig å vende meg til Feste Grenland as hvor jeg har arbeidet tidligere. De var umiddelbart positive til konkurransen og min deltakelse, men måtte vurdere hvorvidt de selv skulle ta del i arbeidet og i så fall hvor stor rolle de skulle spille. Beskjeden fra Feste ble at jeg kunne ta del i konkurransen under deres navn, men at de ikke hadde mulighet til å arbeide med prosjektet. Årsaken var mange pågående prosjekter og konkurransens omfang. Jan Feste stilte likevel opp i oppstarten under befaringen på Island og gav råd når innleveringen nærmet seg. Kontoret stilte også opp med kontorplass og finansiering av arbeidet.

Da kontoret hadde gitt sin støtte, dro jeg til SLU Alnarp, for å høre hvorvidt dette kunne bli min hovedoppgave og hvordan den i så fall skulle skrives. Det gikk noe tid også her før klareringen fant sted. Mens jeg ventet på møtet med koordinatoren Ann Bergsjö, begynte jeg analysearbeidet med å skaffe meg en oversikt over relevant materiale om Island, Reykjavik og Vatnsmyri.

Tiden gikk fort. Påmeldingen ble åpnet to uker før jeg oppdaget konkurransen, og ytterligere snaue to uker gikk før jeg var ferdig med disse avklaringene. I utgangspunktet var det to måneder fra påmeldingen startet, til deadline 15. juni. Det vil si at jeg hadde 4 uker til å arbeide med mitt forslag. Dette var en stressfaktor. Men oppgaven var spennende og tidsaspektet gjorde dette til en utfordring som jeg ville forsøke meg på. Jeg befant meg i Malmö-området de første dagene før jeg dro til Island. Det var viktig for meg å komme så langt som mulig før jeg dro til Island. Ved påmeldelsen til konkurransen fikk man utdelt et omfattende materiale som jeg gjerne ville få oversikt over. Samtidig lette jeg etter inspirasjon i relevant litteratur.

På grunn av tidspresset var jeg usikker på om turen til Island var en god disponering av tiden, men jeg valgte å ta et fem-dagers opphold på Island. Da

jeg dro hadde jeg dannet meg et godt bilde av situasjonen og hva bykontoret spurte etter i konkurranseprogrammet. Men jeg hadde ennå ikke begynt å se på ulike løsninger. På denne måten kunne jeg undersøke byen uten ideer som styrte mine refleksjoner over det jeg så. Selv med et fyldig materiale med 3D-modell og bilder, var det nødvendig å se det i virkeligheten og få en følelse av avstander gjennom å gå i området. Konseptet "liftoff" ble tydelig etter å ha gått i området i tre dager. Sammen med Jan Feste diskuterte jeg dette konseptet som et hovedgrep før vi gjorde vendereis fra Island.

Jeg ønsket å legge vekt på layout og presentasjon for å bli tatt videre til neste runde i konkurransen. Dermed kunne jeg få bedre tid og mer ressurser til å jobbe videre i neste runde av konkurransen. Denne planen ble ikke gjennomført slik jeg hadde tenkt. Det skyldtes delvis at jeg oppfattet at konkurransematerialet krevde et vist innhold og førte til at jeg jobbet fram et forslag som var mer grundig enn det jeg egentlig ønsket og hadde kapasitet til. Et enklere og mer presist konsept med en bedre gjennomført layout var altså intensjonen, og kunne kanskje ført fram.

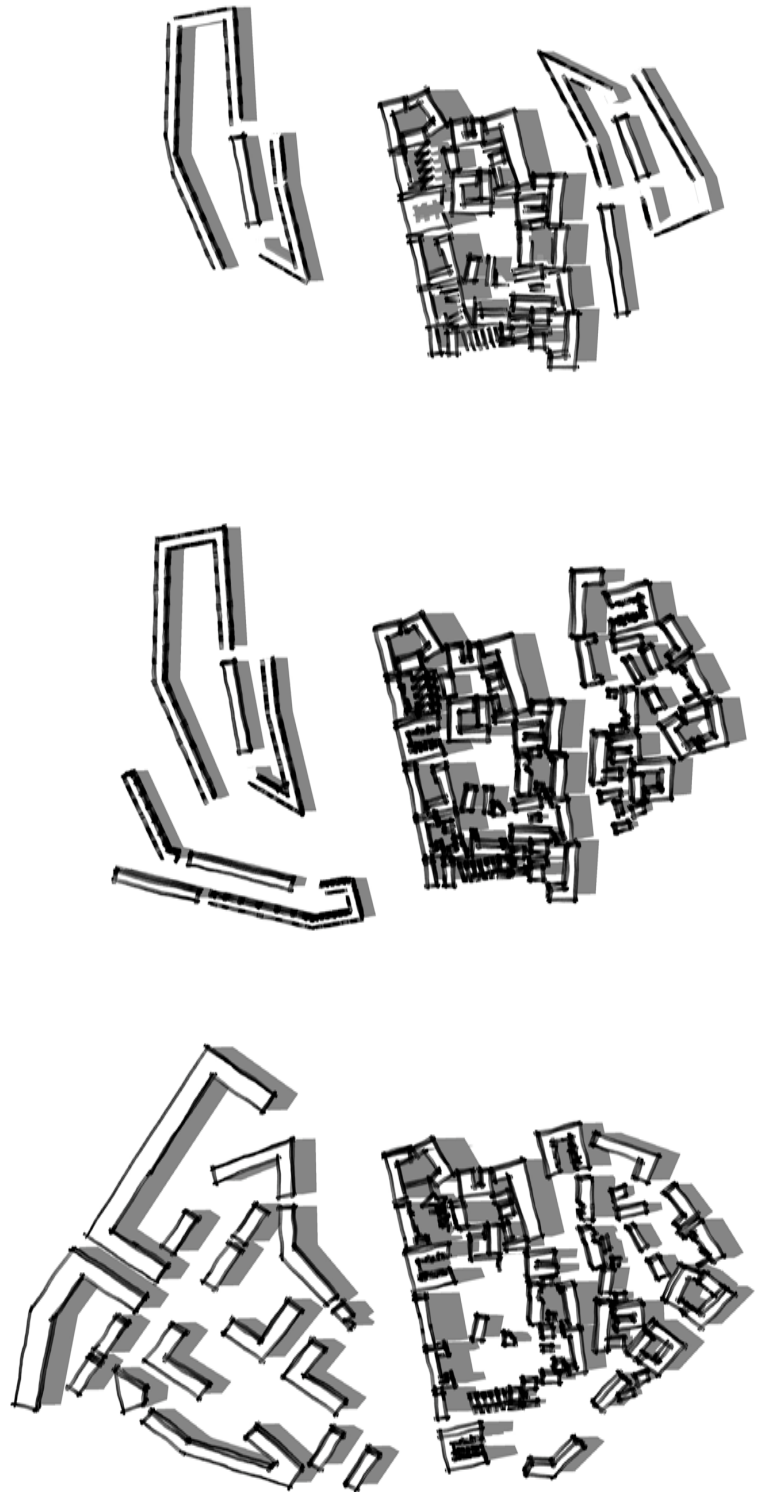
Mye det jeg hadde funnet i mitt søk etter inspirasjon og ideer, ble liggende uten å få noen særlig plass i forslaget. Dette skulle jeg gjerne gjort anderledes, og skylles nok en gang tidspress. Men her burde prioriteringene vært anderledes.

Jeg ønsket meg en samtale med veileder Anna Bengtsson ganske umiddelbart etter turen til Island. Men jeg har full forståelse for at dette var vanskelig å få til da det var eksamenstid på skolen og kurs som skulle avsluttes. Enda vanskeligere var det siden jeg gav kort varsel på min ønskede samtale.

Planen om å komme opp med en bærende idé tidlig, og holde seg til den, ble forsåvidt fulgt. Men jeg gikk litt for langt i detaljeringen særlig av bebyggelsesstruktur og bebyggelsestyper. Det var interessant å studere de ulike faktorene som påvirket og ble påvirket av strukturen til det bebygde miljøet.

Disse aspektene av forslaget ble stadig justert og tok mye tid på bekostning av produksjonen av plakaten. Arbeidet med den beskrivende teksten var på en måte oppklarende for meg da jeg kortfattet formulerte forslaget.

Helt fra jeg fikk grønt lys til å jobbe med oppgaven arbeidet jeg lange dager, og hadde Vatnsmyri kontinuerlig i tankene. Da deadline nærmet seg økte arbeidsinnsatsen i takt med vanskene med databehandlingen etter hvert som filene ble større. Deadlinen var som sagt 15 juni. Da skulle materialet være på byplankontoret i Reykjavik. Jeg hadde i utgangspunktet tenkt å skrive ut plakaten og sende dem. Her var det ulike alternativ på leveringstid og pris. Men det aller beste alternativet viste seg å være å sende filene elektronisk til et trykkeri i Reykjavik. Trykkeriet jeg endte opp med å bruke tilbød også å levere det trykte materialet selv.



*Bebyggelsesstruktur under forandring i skisseprosessen*

Mitt forslag ble ikke invitert til konkurransens andre fase. Avslutningsvis vil jeg diskutere og beskrive utviklingen av forslaget. Kapitlene som følger sier mer om hvorfor visse løsninger ble valgt fremfor andre, og hvilke andre løsninger som med fordel kunne blitt valgt.

## REFLEKSJON OVER RESULTATET

Konkurransematerialet var veldig omfattende og grundig. Men det ble lagt stor vekt på at første fase skulle være idémessig, og at vi i første omgang ikke behøvde å forholde oss til alle faktiske detaljer. Det var til tider vanskelig å holde seg til det prinsipielle og idémessige. Ideen om de sammenhengende koblingene for myke trafikanter er god, men skulle blitt tydeligere illustrert. Illustrasjoner av opplevelsen av konseptet burde kommet tydeligere fram. Dette kunne blitt vektlagt i beskrivelsen på bekostning av beskrivelsen av bebyggelse og typologier. Deltakerene ble bedt spesifikt om å ta med disse bygd masse og bebyggelsestypologier. Dette var problematisk på grunn av ønsket om å holde seg til det idémessige i den store skalaen. Dette er min hovedinnvending mot konkurransematerialet. Restene av rullebanen og hvordan dette skulle se ut skulle blitt illustrasjoner med skisser, og plakatene skulle hatt mindre tekst generelt.

Jeg opererer med to konsept, samt noen elementer av detaljer som resulterte i at konseptene ble mindre tydelige, og forslaget mister slagkraft.

Konkurransen var veldig omfattende og etterspurte kunnskap fra personer med ulik kompetanse. For å dekke kravene ville det være nødvendig å jobbe i team.



*Illustrasjon av flytårnet i en ny sammenheng*

## -BEBYGGELSE

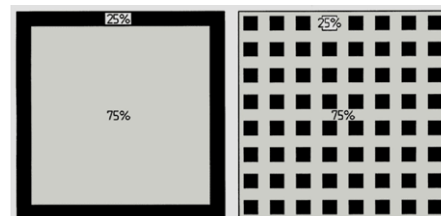
Jeg kom relativt seint inn i konkurransen og det var ønskelig å unngå bebyggelse så langt det var mulig, og fokusere på struktur og koblinger med byen. Men konkurransematerialet viste tydelig at forslaget skulle inneholde også disse elementene.

Reykjavik har i dag en høy andel eneboliger fra tiden da hagebyen var det rådende byidealet på Island. Det er fra flere hold i høringsrunden gitt uttrykk for ønsker om en fortetting og det blir referert til en atmosfære fra eldre europeiske byer. Fortetting bidrar også til en mer gang- og sykkelvennlig by.

I løpet av de siste 10 årene har Reykjavik vokst med ca 10,000 innbyggere, og har nå mer enn 117,000 innbyggere (Wikipedia, 2007). Til tross for denne veksten er ikke presset stort nok til å foreslå en tett bebyggelse på det 150ha store området. Strukturen fra rullebanene deler opp området i ulike deler

som får ulik tetthet som øker tetthet mot Vatnsmyris kjerne. I denne kjernen vil den mest integrerte bebyggelsen og en større variasjon av ulike sentrumsfunksjoner finne sted. Bebyggelsestyper tar hensyn til omkringliggende bebyggelse der kontakten er tydelig.

Ellers har referanseobjekter med liknende funksjoner blitt brukt som inspirasjon og eksempel. Det står oppførte bygninger med tydelig tilknytning til stedets historie og funksjon som flyplass. Disse bygningene kan gis nytt innhold og brukes til ulike formål. Dette vil sammen med restene av rullebanen styrke Vatnsmyris særpreg og sin historiske plassering.



*Skjematisk illustrasjon av forholdet mellom bebyggelse og uteareal*



## -DET GRØNNE

Med mitt utgangspunkt som landskapsarkitektstudent var det naturlig å fokusere på grøntstruktur, og den bygde massens mellomrom. Reykjavik har betydelige grønne kvaliteter. Men disse opptrer adskilt og lite sammenhengende. Det er lite som binder sammen eksisterende grøntstruktur, så vel som bebyggelse. Flyplassens grafiske uttrykk gav en mulighet til å koble sammen de ulike områdene rundt - i tillegg til områdene innad i Vatnsmyri.

Rullebanenes struktur ble utprøvd med ulikt innhold. Den kunne ligge til grunn for en bebyggelsesstruktur, en veistruktur eller en grøntstruktur. I dette forslaget ble det sistnevnte veid og funnet tyngst. Det ble nettopp koblingen mellom områdets interne deler, og mellom de ulike institusjonene i Vatnsmyris utkant som ble retningsgivende i denne beslutningen.

Før dagens bærekraftige planstrategi, ble det bevist tilrettelagt for en ekstensiv privatbilisme (Bjarni Reynarsson, 1999). Dette kommer tydelig til uttrykk i Reykjavik. Mitt forslag gir sykister og fotgjengere så effektiv og god framkommelighet som mulig gjennom å gi de sentrale rullebanene et grønt preg og la områdets gang- og sykkelveier løpe i disse sonene.

Konseptet med "Green Runways" holder seg ikke direkte til rullebanenes beliggenhet og form. Men som en påminner om stedets historie kan deler av rullebanen spares som den ligger i dag. Dette vil bli et identitetsskapende og interessant innslag i områdets ulike miljøer. I den sentrale parken kan rullebanen ligge i grassarealet og brytes av vannspeilet. I Islands lange vinteretter vil rullebanens lysdiorer prege parkrommet. Disse harde arealene kan også brukes til uprogrammert spontan lek og spill. Også i torg og gater kan rullebanen dukke opp i større eller mindre segmenter og på samme måte indikere aktivitetssoner.

Etter å ha sett hvordan plantene i Reykjaviks parkrom fungerer i dag, var det tydelig å se at arter av populus vokste betydelig raskere enn betula. Også sorbus er brukt med vellykket resultat. Det er brukt en del pinus på Island, som også etablerer seg forholdsvis godt. Men bartrærne har blitt nedprioritert av estetiske



*Illustrasjon av eksempel på lyssetting i landingsbanen*

hensyn. Får å etablere grønne volumer foreslår jeg derfor at populus dominerer. Den globalt stigende temperaturen vil ha en gunstig innvirkning på mange arters vekstbetingelser på Island og en større variasjon kan bli aktuell.



*Flerstammet bjørk som solitær*



*Bjørk (tv) og poppel(th), plantet for 5 år siden*

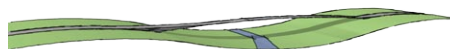


## -TRAFIKK

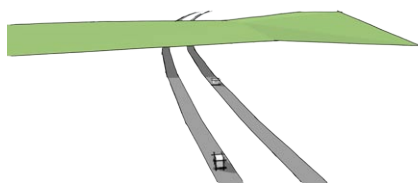
*Utsikt mot vest over Hringbraut*

Jeg mener ideen om å jobbe med den eksisterende ringveiens barriereeffekt er avgjørende for å lykkes med å integrere Vatnsmyri med øvrige Reykjavik. Ikke minst for å nå det uttalte målet om å øke andelen gående og syklende i Reykjavik. Det var lagt bemerkelsesverdig lite vekt på tilrettelegging for myke trafikanter i rapportene fra høringssundene. Av alle spurte var det kun DeCODE som la stor vekt på helsebringende tiltak som gode stier og veier for rekreasjon og forflytning. Selv ikke sykehuset viste særlig interesse for grønne verdier eller for at folk skulle kunne gå eller sykle i stedet for å ta bil. Sykehusets holdninger til transportmidler og betydningen av det grønne gjenspeiles i sykehusets omgivelser som i dag preges i stor grad av parkeringsarealer. I denne sammenheng skulle jeg gjerne sett at forslagets beskrivende tekst hadde referanser til forskning som støtter opp under betydningen av det grønne i syke og svakes omgivelser. Også den helsebringende effekten av å ta seg gjennom parkmiljøer på vei til eller fra jobb er vitenskaplig bevist og kunne blitt referert til i konkurransematerialiet.

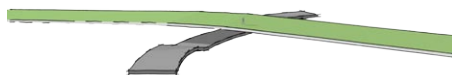
Løsningen med en mindre ringvei som knytter sammen Vatnsmyri, mener jeg er god når systemet med "green runways" ligger over og tilgodeser de myke trafikantenes ønsker. Ringveiens effektivitet blir opprettholdt så vel som kontakten med omgivelsene. Trafikken blir konsentrert til ringveien hvor den kan håndteres, og ringveien gir et enkelt og oversiktlig hovedprinsipp i områdets struktur.



*Prinsipiell skisse av bro over grøntareal*



*Prinsipiell skisse av grøntareal over hovedvei*



*Prinsipiell skisse av grøntareal over gate*

## -KOMMENTAR OM TEKNISKE HJELPEMIDLER

I startfasen jobbet jeg mye med programmet Sketchup som et skissepapir i to dimensjoner. Siden importerte jeg dette til Illustrator og jobbet videre med den endelige løsningen der. Jeg kunne med fordel holdt meg til Sketchup hele veien, eller startet i Illustrator fra begynnelsen av. Eksporteringen og importeringen av filer er tidkrevende på grunn av justeringer som følger av ulike programmers ulike virkemåter. En annen kommentar til det å jobbe med Sketchup er at det er lett å gjøre for mye, kanskje fordi det er så gøy å jobbe med. Det er viktig å vite hva man vil ha før man begynner å bygge modeller i tre dimensjoner.

Jeg valgte å lage en stor plakat (tre A1-plakater satt sammen til én plakat), i Illustrator. Dette ble mot slutten tungt å behandle for maskinen. Jeg skulle heller ha jobbet med de tre A1-arkene for seg i InDesign. Denne feiltagelsen er årsaken til noe av det jeg har å utsette på slutresultatet, fordi det tok mye dyrebar tid i sluttspurten. Den siste plakaten skulle ha hatt flere illustrasjoner og snittene skulle gjerne vært supplert med ytterligere tydeliggjørende grafikk.

## **KILDEFORTEGNELSE**

Ti av kildene har direkte referanser i teksten. De øvrige kildene er med som bakgrunn for mitt forslag og diskusjon.

### **ELEKTRONISKE KILDER:**

<http://www.thehighline.org>, 2007.05.28

<http://icelandreview.com>, 2007.05.08 - 2007.15.06

<http://www.rsh-p.com/render.aspx?siteID=1&navIDs=1,4,25,783>, 2007.05.23

<http://www.wikipedia.com>, 2007.05.24

### **TRYKTE KILDER OG LITTERATUR:**

Byplankontoret, Reykjavik by 2007. Vatnsmyri, Reykjavik A Call for Ideas, Reykjavik

Cullen, Gordon, 1996, The concise townscape, Oxford

Diedrich, Lisa 2006. Buble in Malmö - a Mediterranean Garden in a Glasshouse. Topos vol 54, Lindau

Gehl, Jan, 2001, Life between buildings : using public space, Köpenhamn

Manfreid, Michael & Weiss, Marion 2005. Olympic Sculpture Park in Seattle. Totos vol. 59, Lindau

Loidl, Hans-Wolfgang, 2003, Opening spaces : Design as landscape architecture, Basel

Reykjavik kommune, 2005. Municipal Plan 2001-2024, Report I, Reykjavik

Reynarsson , Bjarni 1999. The planning of Reykjavik, Iceland: three ideological waves – a historical overview. E & FN Spon, Reykjavik

Schmid, Ilka 2006. Shadow images. Topos vol 54, Lindau